Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

perspectives maritimes

faits saillants de l'industrie du transport maritime

MAI 2006
NUMERO 14

TABLE DES MATIÈRES

Ports 1
Voie maritime 6
Sûreté maritime 6
Transport maritime au Québec 6
Environnement 6
Marchandises 7
Traversiers 8
Croisières internationales 9
Navigation de plaisance 9

PORTS

Montréal

Légère baisse du tonnage manutentionné

Le tonnage manutentionné au port de Montréal a totalisé 5,3 Mt au cours du premier trimestre de 2006, soit une baisse d'environ 5,1 % comparativement au même trimestre de 2005. De l'avis des autorités portuaires, cette diminution est attribuable à une légère baisse du tonnage de minerai de fer et à l'impact de diverses restructurations dans le monde maritime qui a affecté le transport par conteneurs. Plus concrètement, la manutention de vracs solides a enregistré une baisse de 20 %, alors que le secteur du transport de conteneurs a diminué de 4 %. En nombre de navires, le port a accueilli 286 navires, soit quatre de moins que lors du premier trimestre 2005.[1]

Les autorités portuaires demeurent convaincues que 2006 sera encore une année record pour le port de Montréal avec un tonnage anticipé d'environ 25 Mt. Des affréteurs de conteneurs, tels Mediterranean Shipping Company et Holland Mass, comptent notamment augmenter leur trafic entre Montréal, l'Europe ou les Caraïbes. De plus, l'administration portuaire du port compte poursuivre son vaste programme d'investissement cette année. Elle injectera notamment 40 M$ en immobilisation et 10 M$ pour améliorer la sécurité et les équipements technologiques du port.[2]

Québec

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage manutentionné au port de Québec a totalisé 4,5 Mt, soit une hausse de 6 % par rapport à la même période l'an dernier. Les tonnages de vrac solide et de marchandises diverses ont augmenté de 18 %, alors que celui du vrac liquide s'est accru de 3 %. Le port a accueilli 184 navires au cours du premier trimestre de 2006.[3]

Sept-Îles

Hausse du tonnage manutentionné

Le port de Sept-Îles connaît un début d'année très actif. Après les trois premiers mois, 3,8 Mt de marchandises ont été manutentionnées au

[1] Administration portuaire de Montréal; Parent, Rollande, « Le port de Montréal connaît une baisse de trafic de 5,1 % en début d'année », Le Devoir, 26 avril 2006.

[2] Duhamel, Alain, « D'autres records en 2006 pour les ports laurentiens », Les Affaires, 28 janvier 2006; Bergeron, Maxime, « Le port est encore en mode croissance », La Presse, 26 avril 2006.

[3] « Une année 2005 marquée par d'excellentes performances en tonnage manutentionné et de nombreux défis », Communiqué de presse, Port de Québec, 4 janvier 2006.

port, principalement du concentré et des boulettes de fer. Il s'agit d'une augmentation de 7 % par rapport au premier trimestre de l'an dernier.[4]

L'aluminerie Alouette a à peine démarré les activités de la phase 2 de sa production que déjà on parle de la possibilité d'une troisième phase dans une dizaine d'années. Elle serait néanmoins conditionnelle à l'obtention des ressources énergétiques nécessaires à son fonctionnement. La construction du complexe hydroélectrique de 1 500 mégawatts sur la rivière Romaine pourrait toutefois être utile en ce sens, dont l'inauguration est prévue dans un peu moins d'une dizaine d'années.[5]

Sorel

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage manutentionné au port de Sorel-Tracy totalisait 587 000 t, soit 27 % de plus qu'à pareille date l'an dernier. La hausse des tonnages de lingots de métaux, de charbon, de grains et de céréales explique cette augmentation, et ce, malgré une baisse du tonnage de minerai d'ilménite. Le nombre de navires en transit au port au cours des trois premiers mois de l'année a totalisé 36 navires, soit huit de moins que durant la même période l'an dernier.[6]

Baie-Comeau

Hausse du tonnage manutentionné

À la fin mars 2006, le tonnage manutentionné au port de Baie-Comeau totalisait environ 572 000 t, soit 24 % de plus qu'à pareille date en 2005. Une hausse des tonnages de minerais d'aluminium, de grains et de céréales explique en grande partie l'augmentation du tonnage au port de Baie-Comeau. En termes de trafic maritime, 34 navires ont accosté à Baie-Comeau.[7]

À ce tonnage, il faut ajouter 219 000 t de marchandises qui ont transité au port de Baie-Comeau (et aussi au port de Matane) via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers mois de l'année, ce qui représente une hausse de 5 % par rapport à la même période l'an dernier. Cette hausse est attribuable à une augmentation des tonnages de papier journal et d'aluminium. Entre janvier et mars 2006, le traversier-rail a effectué 131 voyages allers-retours, soit sept de plus qu'à pareille date l'an dernier.[8]

La Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) a débuté le projet d'expansion de son réseau ferroviaire. La nouvelle voie ferrée de 6 km reliera le port et le parc industriel où seront aménagés un centre intermodal rail-route d'une capacité d'accueil de 25 wagons et une voie de passage d'une capacité de 34 wagons.[9]

Port-Alfred

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage total manutentionné au port de Port-Alfred a été de 928 000 t, soit une augmentation de 2 % par rapport au premier trimestre de l'an dernier. Malgré une baisse des tonnages d'alumine et le mazout, les tonnages de bauxite et de soude caustique ont augmenté dans une plus forte proportion. En nombre de navires, ce sont 28 navires qui ont transité au port entre janvier et mars 2006.[10]

Havre-Saint-Pierre

Transports Canada cède le port

Le gouvernement du Canada a cédé, en mars dernier, le port de Havre-Saint-Pierre à la

---

[4] Paradis, Steeve, « Port de Sept-Îles en 2005 : retour à la normale », Le Soleil, 17 janvier 2006.
[5] « Sept-Îles rêve d'une troisième phase », Site Web de Radio-Canada, 4 avril 2006.
[6] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[7] Ibid
[8] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[9] « Projet d'expansion au port de Baie-Comeau », Le Soleil, 8 avril 2006.
[10] Administration portuaire de Port-Alfred.

Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre. En plus du transfert de la cession du titre de propriété, Transports Canada versera une aide financière pour la reconstruction du quai et la transition des activités d'exploitation et d'entretien du port au cours des prochaines années.[11]

Trois-Rivières

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage manutentionné au port de Trois-Rivières a totalisé 470 000 t, soit une hausse de 34 %. Cette augmentation est attribuable au tonnage de lingots d'aluminium. Rappelons que la compagnie Alouette a établi à Trois-Rivières son centre de distribution pour le nord-est de l'Amérique du Nord. Des lingots d'aluminium sont transportés chaque semaine de Sept-Îles, où l'aluminerie produit l'aluminium, jusqu'à Trois-Rivières. De là, la cargaison est transférée à bord de trains, de camions ou de navires vers d'autres destinations.[12]

Bécancour

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage manutentionné au port de Bécancour a totalisé 435 000 t, soit 63 % de plus qu'à la même période en 2005. Cette hausse est attribuable en grande partie à l'augmentation des transbordements d'alumine. Parallèlement, le port de Bécancour a accueilli un total de 25 navires, soit 4 de plus qu'au cours des trois premiers mois de 2005.[13]

Port-Saguenay

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage total manutentionné à Port-Saguenay était d'environ 60 000 t, soit 48 % de plus que lors du premier trimestre 2005, attribuable principalement à une hausse du tonnage de sel de déglaçage. Le port a accueilli 9 navires, soit 4 de moins que durant la même période l'an dernier.[14]

Le retour des pétroliers à Port-Saguenay se concrétise un peu plus. Les promoteurs du projet ont déjà réuni le 1,8 M$ nécessaire à l'étude d'impact environnemental du projet. Ils n'attendent que la compagnie Ultramar donne son accord pour débuter l'étude. De l'avis des autorités de Port-Saguenay, avec le prix élevé de l'essence et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, le transport maritime de produits pétroliers a beaucoup d'avenir.[15]

Le projet d'un port méthanier est toujours sérieusement considéré par les autorités du port. Les promoteurs d'Énergie Grande-Anse ont récemment embauché une firme d'ingénierie, CDS Research, afin de collaborer aux dernières études techniques nécessaires à l'implantation du terminal méthanier. Ces études permettront notamment de connaître le type de réservoirs qui seront nécessaires et leur emplacement exact sur le site. Elles permettront aussi de déterminer les endroits où seraient érigées les stations de pompage et les installations de traitement du gaz, dans l'éventualité que le projet d'un port méthanier se concrétise.[16]

Le conseil municipal de Saguenay vient d'entériner un emprunt de 1,4 M$ pour la réalisation des travaux d'aménagement du quai Lepage. L'objectif est d'augmenter la capacité d'accueil du quai en vue de l'accueil des bateaux de croisières qui mouilleront dans la baie des Ha! Ha! dès le mois d'août prochain.[17]

---

[11] « Cession du port de Havre-Saint-Pierre à la *Corporation de développement et de gestion du port de Havre-Saint-Pierre* », Communiqué de presse, Transports Canada, 17 mars 2006.
[12] Rochette, Marc, « Une hausse de 34 % pour le premier trimestre à Trois-Rivières », Le Nouvelliste, 27 avril 2006.
[13] Administration portuaire de Port-Alfred.
[14] Administration portuaire de Port-Saguenay.
[15] Chrétien, Daniel, « Saguenay - Le retour des pétroliers? », L'Actualité, 1 avril 2006.
[16] St-Gelais, François, « Nouvelle étape pour le port méthanier de Grande-Anse », Le Quotidien, 30 mars 2006.
[17] « Travaux d'aménagement au quai Lepage », Site Web de Radio-Canada, 28 mars 2006.

Matane

Hausse du tonnage manutentionné

À la fin mars 2006, le tonnage manutentionné au port de Matane totalisait environ 51 400 t, soit 4 % de plus qu'à pareille date en 2005. Les tonnages de pâte de bois et de produits pétroliers ont augmenté. En termes de trafic maritime, le port a accueilli 7 navires au cours des trois premiers mois de 2006 soit un de moins que l'an dernier pour la même période.[18]

À ce tonnage, il faut ajouter 219 000 t de marchandises qui ont transité au port de Matane via le *Georges-Alexandre-Lebel* au cours des trois premiers mois de 2006 *(voir port de Baie-Comeau, p.2)*. [19]

Rimouski

Hausse du tonnage manutentionné

À la fin mars 2006, le tonnage total manutentionné au port de Rimouski était de 46 700 t, soit 2 % de plus qu'à la même période en 2005. Une hausse des déchargements d'essence explique cette augmentation. Le nombre de navires ayant transité par le port a totalisé 9 navires, soit le même nombre que lors du premier trimestre en 2005.[20]

De l'avis des autorités municipales, le port de Rimouski a un urgent besoin de dragage afin de rétablir la profondeur du chenal à cinq mètres. Rappelons que le port est fréquenté par plusieurs pétroliers et aussi par la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord, *Le Nordik Express*.[21]

[18] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2004 et 2005.
[19] « Rapports des tonnages manutentionnés sur le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel* », SOPOR et COGEMA, 2005 et 2006.
[20] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[21] « Le port de Rimouski-Est a un urgent besoin de dragage », Site Web de Radio-Canada, 20 mars 2006.

Gros-Cacouna

Hausse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage manutentionné au port de Gros-Cacouna a totalisé environ 23 300 t, soit une forte hausse de 675 % par rapport à la même période l'an dernier. Les chargements de ferraille et de rebuts de métaux à destination de l'Asie expliquent en totalité cette augmentation. Durant les trois premiers mois de l'année, le port a accueilli 4 navires comparativement à un seul l'an dernier.[22]

Le 21 mars dernier, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a tenu une soirée d'information à Cacouna. La rencontre a permis de constater notamment que le projet de port méthanier suscite une vive opposition.[23]

Énergie Cacouna a profité de l'occasion pour présenter en détail le projet de construction d'un terminal d'importation de gaz naturel liquéfié au port de Gros-Cacouna. Le projet comporte un quai de déchargement et une jetée sur chevalets sur une distance d'environ 350 mètres dans le fleuve Saint-Laurent, deux réservoirs de stockage pour le gaz naturel liquéfié, des installations de regazéification, une usine de production d'azote et d'autres installations connexes.[24]

La sécurité des installations serait assurée par la mise en place de diverses mesures : stockage du gaz dans des réservoirs à double paroi, des systèmes de détection de fuite et la mise en place d'un périmètre de sécurité. Les promoteurs du projet, TransCanada Pipelines et Pétro-Canada, justifient la réalisation de ce projet par une demande grandissante de gaz naturel au Québec et au Canada.[25]

[22] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[23] Legendre, Robert, « Port méthanier de Cacouna – Un projet toujours contesté », La Terre de Chez-Nous, 6 avril 2006
[24] Ibid
[25] Ibid

Gaspé

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage total manutentionné au port de Gaspé était d'environ 14 700 t, soit une baisse de 9 % par rapport à la même période en 2005. La diminution des tonnages d'essence et de marchandises diverses explique cette baisse.[28]

Pointe-au-Pic

Baisse du tonnage manutentionné

Au 31 mars 2006, le tonnage total manutentionné au port de Pointe-au-Pic a totalisé 10 400 t, soit une baisse de 37 %. Cette diminution s'explique en totalité par la baisse du tonnage de papier journal. Le nombre de navires a diminué avec un trafic total de 2 navires, comparativement à 6 pour la même période en 2005.[29]

BILAN DU PREMIER TRIMESTRE 2006

Estimation et comparaison des tonnages manutentionnés au cours du premier trimestre dans les principaux ports du Québec en 2006 et 2005

Liste des ports	2006 janv-mars	2005 janv-mars	Variation [26] 2006 / 2005
1. Montréal	5,3 Mt	5,6 Mt	- 5 %
2. Québec	4,5 Mt	4,2 Mt	+ 6 %
3. Sept-Îles	3,8 Mt	3,5 Mt	+ 7 %
4. Port-Cartier	N.D.	N.D.	---
5. Port-Alfred	928 kt	909 kt	+ 2 %
6. Havre-Saint-Pierre	N.D.	N.D.	---
7. Sorel	587 kt	463 kt	+ 27 %
8. Baie-Comeau [27]	572 kt	460 kt	+ 24 %
9 Trois-Rivières	470 kt	350 kt	+ 35 %
10. Bécancour	435 kt	268 kt	+ 63 %
11. Port-Saguenay	60 kt	41 kt	+ 48 %
12. Matane [29]	51 kt	49 kt	+ 4 %
13. Rimouski	47 kt	46 kt	+ 2 %
14. Gros-Cacouna	23 kt	3 kt	+ 675 %
15. Gaspé	15 kt	16 kt	- 9 %
16. Pointe-au-Pic	11 kt	17 kt	- 37 %
Total (sans Port-Cartier et Havre-Saint-Pierre)	**16,8 Mt**	**15,9 Mt**	**+ 6 %**

Source : Administrations portuaires et Transports Canada

Compilation : DRPE, Pêches et Océans Canada, région du Québec.

[26] Les variations des tonnages sont calculées à partir des données non arrondies des tonnages manutentionnés.
[27] Ces données n'incluent pas le tonnage transitant aux ports de Baie-Comeau et de Matane via le traversier-rail *Georges-Alexandre-Lebel*.
[28] « Rapport détaillé du tonnage manipulé dans les havres et les ports du Québec », Transports Canada, 2005 et 2006.
[29] Ibid

VOIE MARITIME

tion 2006

Ouverture de la saison de naviga saison de

L'ouverture officielle de la 48e Saint-Laurent navigation de la Voie maritime du nt connu une a eu lieu le 23 mars dernier. Ayar 43,3 Mt de bonne saison 2005 avec orporation de marchandises transportées, la Cd continuer à gestion de la Voie maritime entenc par le canal encourager les petites expéditions sages souples Welland grâce à des tarifs de péa adoptés en 2005.[30]

SÛRETÉ MARITIME

ntre l'Institut

Partenariat en sûreté maritime ere University maritime de Rimouski et le Stat of New York Maritime College e de l'Institut

Le centre de recherche appliquée en maritime, maritime de Rimouski, Innovatic le State travaillera en partenariat avec ne College. University of New-York Maritim it désormais L'industrie du transport maritime d mesures de composer avec de nouvelles ntinent nord- sécurité liées à la protection du co accord vise américain contre le terrorisme. L de projets notamment le développement echerche en communs de formation et de re sûreté maritime et intermodale.[31]

TRANSPORT MARITI ME AU QUÉBEC

enses en

Un logiciel pour diminuer les dépi ux carburant des navires commercia laurentien à

Les navires qui utilisent le chenal Côte-Nord partir des Escoumins sur la , c'est-à-dire pourraient économiser du carburant e au logiciel jusqu'à 3 250 $US par transit, grâc de gestion de carburant Optimarée mis au point par le centre de recherche appliquée en technologies maritimes Innovation maritime de Rimouski. Concrètement, le logiciel indique une heure de passage idéale aux Escoumins afin de tirer avantage de l'énergie des courants favorables de marée, ce qui génère une économie de carburant, mais aussi une diminution de rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre.[32]

ENVIRONNEMENT

Le fleuve Saint-Laurent menacé par la baisse du niveau d'eau des Grands Lacs

La baisse anticipée du niveau d'eau des Grands Lacs, en raison des changements climatiques, aura un impact « catastrophique » sur le fleuve. Tel est l'avis de scientifiques canadiens et américains réunis en mars dernier à Windsor lors d'un colloque sur les Grands Lacs.

Le niveau des Grands Lacs risque de baisser d'au moins un mètre d'ici 30 à 50 ans estiment les experts. Concrètement, la baisse du débit du fleuve rendra difficile l'approvisionnement de dizaines de municipalités qui puisent leur eau potable dans le Saint-Laurent ou dans la rivière des Mille-îles. Plus de trois millions de Québécois dépendent de ces sources pour s'approvisionner en eau.

De plus, la baisse du niveau d'eau aura des répercussions majeures sur le transport maritime. Le transport par bateau pourrait bien coûter de 5 à 40 % de plus, en raison de la diminution obligée du tonnage des navires et du dragage supplémentaire qu'il faudra effectuer dans la Voie maritime.[33]

---

[30] « La Voie maritime inaugure aujourd'hui sa 48e saison de navigation », Réseau des Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent, 23 mars 2006.

[31] « Nouvelle percée pour l'Institut maritime de Rimouski », Site Web de Radio-Canada, 5 avril 2006.

[32] Thériault, Carl, « Jusqu'à 30 % d'économie de carburant – Un logiciel de gestion des courants de marée pour couper les dépenses en fuel », Le Soleil, 2 avril 2006.

[33] « Le fleuve menacé par la baisse du niveau des Grands Lacs », Le Droit, 22 mars 2006.

Le port de Churchill pourrait devenir un jour l'un des principaux ports d'entrée du Canada

De l'avis de scientifiques et d'experts en transport maritime, la baie d'Hudson pourrait être navigable à l'année longue dans une vingtaine d'années, et ce, en raison du réchauffement climatique. Le port de la ville Churchill au Manitoba deviendra alors un sérieux rival pour celui de Montréal. Déjà au courant de l'été, le port de Churchill connaîtra ses premières entrées de navires venant livrer des marchandises. Les installations portuaires de Churchill ne servent en ce moment qu'à l'exportation de céréales. Mentionnons également qu'une étude est présentement en cours afin d'évaluer la pertinence de doter le port de portiques à conteneurs Si les résultats s'avéraient concluants, des porte-conteneurs pourraient accoster au port aussi rapidement qu'en 2007 ou 2008.[34]

Le développement durable : une approche rentable pour le transport maritime

Dans une vaste enquête menée auprès de 800 administrations portuaires et de 120 transporteurs maritimes à travers le monde, les géographes Claude Comtois de l'Université de Montréal et Brian Slack de l'Université Concordia ont constaté l'importance des retombées commerciales liées à l'adoption de pratiques plus vertes par le transport maritime. À titre d'exemple, il y a des compagnies d'assurances qui vont abaisser les primes d'assurances lorsque les opérateurs terminaux, les transporteurs ou les administrateurs affichent des certifications environnementales de haute qualité.

De bonnes pratiques environnementales pourraient même devenir un avantage concurrentiel pour les compagnies qui accepteraient de les adopter. Par exemple, des armateurs pourraient être plus sensibles à faire escales dans des ports ayant adopté une approche verte dans la gestion des activités portuaires.[35]

MARCHANDISES

Minerai de fer

Forte demande mondiale de minerai de fer

La demande mondiale du minerai de fer, particulièrement en Chine, est très forte. Dans ce contexte, les minières québécoises produisent à pleine capacité. La compagnie minière Iron Ore du Canada songerait même à rouvrir son usine de boulettes de fer à Sept-Îles. La compagnie doit toutefois s'assurer de la viabilité du projet, car les prix ne seront pas nécessairement au niveau aussi élevés qu'ils le sont présentement. Fermée il y a 25 ans en raison d'une crise sans précédent dans l'industrie du fer, l'usine pourrait redémarrer en raison de la forte demande mondiale de l'acier.[36]

Quant à la production annuelle de Mines Wabush, elle devrait diminuer de 20 % en 2006, en raison des problèmes d'inondation à la mine Scully qui ont empiré au cours de la dernière année.

Blé

Hausse anticipée des exportations canadiennes de grains et céréales

Les plus récentes prévisions d'Agriculture et Agroalimentaire Canada font état d'une augmentation de la superficie consacrée à la culture de grains et de céréales. Toujours selon l'avis d'AAC, les exportations canadiennes de céréales pourraient augmenter de 6 % en 2006. Ces perspectives demeurent toutefois provisoires, car conditionnelles à l'offre et à la

[34] Chrétien, Daniel, « Ce petit port redessinera-t-il le continent? », L'Actualité, 1er avril 2006.

[35] « Québec doit revoir ses normes environnementales », Site Web de Radio-Canada, 14 février 2006.

[36] « IOC pourrait rouvrir son usine de bouletage », Site Web de Radio-Canada, 7 février 2006.

demande mondiales, ainsi qu'aux conditions météorologiques au Canada cet été.[37]

Aluminium

Forte demande mondiale d'aluminium

Le marché mondial de l'aluminium, à l'instar de celui du fer, se porte très bien, d'ailleurs pour les mêmes raisons. La Chine en a grandement besoin pour son développement économique. Conséquence, le prix de l'aluminium connaît de fortes pressions à la hausse, ce qui compense largement les effets néfastes que pourraient avoir l'appréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine. Après seulement deux mois, la production canadienne d'aluminium a totalisé 500 t, soit une hausse de 20 % par rapport aux deux premiers mois de 2005.[38] Le démarrage de la phase 2 de l'aluminerie Alouette à Sept-Îles et le redémarrage de l'usine d'électrolyse Bécancour ont également contribué à l'augmentation de la production québécoise d'aluminium.[39]

Bois d'œuvre et papier journal

Baisse anticipée de la production canadienne

Contrairement à ce que l'on aurait pu croire, la récente entente sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis ne suffira pas à l'industrie forestière canadienne pour accroître de façon substantielle ses exportations à destination de nos voisins du sud. Selon le Conference Board, deux facteurs importants influenceront négativement sur la production canadienne de bois d'œuvre. La baisse de la construction résidentielle, tant aux États-Unis qu'au Canada, et aussi, bien sûr, la forte appréciation du dollar canadien qui ne cesse d'augmenter. Le Conference Board prédit que la production canadienne de bois d'œuvre devrait diminuer de 4,6 % en 2006.[40]

Baisse de la production de papier journal

Les coûts élevés de production des papetières québécoises, la forte hausse du dollar et une demande mondiale à la baisse sont autant de facteurs qui provoquent une baisse de la production québécoise de papier journal. La baisse de la coupe de bois, suite à une recommandation de la Commission Coulombe, contribuera également à cette baisse anticipée de la production.[41]

TRAVERSIERS

Les Madelinots souhaitent une deuxième liaison maritime hebdomadaire

Le transport de marchandises durant la saison hivernale demeure un problème pour les Madelinots. Il arrive que, faute de place sur *Le Vacancier CTMA*, des camions remorques doivent demeurer sur le quai à Matane. Pour corriger la situation, la compagnie CTMA envoie à l'occasion un deuxième navire pour accroître les arrivages de marchandises en période de forte demande. Mentionnons que les Madelinots réclament, depuis une dizaine d'années, une deuxième liaison maritime en hiver.[42]

Le Vacancier doit réduire son tonnage

De nouvelles normes internationales de sécurité maritime obligent le Groupe CTMA des Îles-de-la-Madeleine à diminuer le tonnage du matériel transporté à bord de son navire *Le Vacancier*. La compagnie doit abaisser le tirant d'eau du navire de 5,7 à 5,5 mètres. Concrètement, cela

---

[37] « Perspectives canadiennes des céréales, oléagineux », Agriculture et Agroalimentaire Canada, 14 février 2006.
[38] « Production des principaux minéraux du Canada », Ressources naturelles Canada, février 2006.
[39] « Alcan réalise un bénéfice net historique », Le Nouvelliste, 3 mai 2006; « Bois : le Conference Board reste pessimiste », Les Affaires, 8 mai 2006.
[40] Lacombe, Réjean, « D'autres malheurs devraient secouer l'industrie canadienne du bois d'oeuvre », Le Soleil, 9 mai 2006.
[41] Riverin, François, « La demande de papier en baisse », Les Affaires, 1 avril 2006; Lacombe, Réjean, « Grandes attentes de l'industrie forestière », Le Soleil, 23 mars 2006; Boudreau, Réjean, « Les producteurs de pâtes et papiers relèvent la tête », Le Soleil, 31 mars 2006.
[42] « Les Madelinots réclament une deuxième liaison maritime hebdomadaire », Site Web de Radio-Canada, 28 février 2006.

signifie que le navire doit transporter 200 tonnes de moins par voyage. [43]

La construction d'un pont pour relier Baie-Sainte-Catherine / Tadoussac

Il en coûterait environ 900 millions en dollars d'aujourd'hui, et des travaux s'échelonnant sur sept ans pour construire un éventuel pont au dessus du Saguenay à la hauteur de Tadoussac. Ces chiffres font partie des résultats préliminaires de l'étude d'impact du projet, rendus publics par le ministère des Transports du Québec. L'étude, menée par le consortium SNC-Lavalin-Génivar, a arrêté son choix sur un pont suspendu de quatre voies de plus de deux kilomètres de long, avec une travée centrale suspendue de 1 350 mètres. S'il voyait le jour, ce pont deviendrait le plus long pont suspendu en Amérique du Nord, le cinquième au monde. Rappelons que les partisans de ce projet soutiennent qu'il favoriserait le développement économique de la Côte-Nord pendant et après la construction du pont.[44]

CROISIÈRES INTERNATIONALES

Les ports méthaniers pourraient nuire à l'industrie des croisières

L'association de l'Île d'Orléans contre le port méthanier soutient que le passage de méthaniers sur le fleuve pourrait nuire à l'industrie des croisières internationales. En effet, on doute que les compagnies de croisières acceptent d'amener leurs passagers à quelques centaines de mètres d'un méthanier en train de décharger sa cargaison.[45]

Trois-Rivières, Havre-Saint-Pierre et Baie-Comeau souhaitent accueillir des bateaux de croisières

Trois-Rivières souhaite devenir une escale fluviale pour les croisiéristes. Pour y parvenir, la ville s'est jointe à l'Association des croisières du Saint-Laurent récemment et elle participera prochainement à d'importants événements promotionnels de l'industrie nord-américaine des croisières.[46]

Par ailleurs, les autorités municipales de Havre-Saint-Pierre et de Baie-Comeau souhaitent également attirer des croisières internationales au cours des prochaines années.[47]

NAVIGATION DE PLAISANCE

Un guichet unique pour l'obtention de permis pour les embarcations de plaisance

Depuis le 1er avril 2006, Service Canada a commencé à délivrer les permis d'embarcation de plaisance pour le compte de Transports Canada. En vertu de cette entente, les Canadiens pourront désormais se procurer leur permis d'embarcation de plaisance à l'un des 320 Centres Service Canada situés partout au pays.[48]

[43] « Le Vacancier doit réduire son tonnage », Site Web de Radio-Canada, 8 mars 2006.
[44] Paradis, Steeve, « Il en coûterait 900 M$ pour construire un pont à Tadoussac », Le Soleil, 14 avril 2006.
[45] « Une association s'inquiète des impacts d'un terminal méthanier », Site Web de Radio-Canada, 23 novembre 2005.

[46] « Trois-Rivières veut attirer des croisiéristes », Site Web de Radio-Canada, 8 mars 2006.
[47] « Havre-Saint-Pierre rêve de croisières », Site Web de Radio-Canada, 26 mars 2006; « Croisières en eaux froides – Baie-Comeau revient à la charge », Site Web de Radio-Canada, 21 février 2006.
[48] « Service Canada procède au lancement du nouveau système de délivrance des permis d'embarcation de plaisance », Communiqué de presse, Transports Canada, 31 mars 2006.

COMMENTAIRES

Pour tout commentaire, veuillez vous adresser à :

Martial Ménard, économiste

Direction régionale des politiques et de l'économique

Pêches et Océans Canada, région du Québec

Tél. : (418) 648-5939

Fax : (418) 649-6503

Courriel : menardm@dfo-mpo.gc.ca

Perspectives maritimes est une publication trimestrielle rapportant les faits saillants de l'actualité du transport maritime au Québec.

Réalisée par :

Direction régionale des politiques et de l'économique
Pêches et Océans Canada
Québec QC
G1K 7Y7

Mai 2006